Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas

Carpeta Nº 1867 de 2012

Versión Taquigráfica N° 1322 de 2012

ASOCIACIÓN DE OBREROS DE ARQUITECTURA DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS

ver exposición

EMBARCACIONES AUXILIARES DE LOS CRUCEROS QUE ARRIBAN A LA BAHÍA DE MALDONADO

Autorización para el desembarque y embarque de pasajeros

ver exposición

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 17 de octubre de 2012

(Sin corregir)

PRESIDE: Señor Representante Daniel Caggiani.

MIEMBROS: Señores Representantes Amin Niffouri, Jorge Pozzi, Federico Ricagni y Olga Silva.

INVITADOS: Por AODAMTOP: señores Mario Maurente, Bismark Cabrera y Hugo Viana.

SEÑOR PRESIDENTE (Caggiani).- Habiendo número, está abierta la reunión.

La Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas tiene el gusto de recibir a los señores Mario Maurente, Bismark Larrosa y Hugo Viana, integrantes de la Asociación de Obreros de Arquitectura del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, quienes solicitaron ser recibidos para hacer una serie de planteos respecto a la problemática que vive la Dirección Nacional de Arquitectura.

SEÑOR LARROSA.- En primer lugar agradecemos por ser recibidos por esta Comisión.

Nuestro planteo tiene que ver con la situación que se ha generado en la Dirección Nacional de Arquitectura del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Queremos plantear específicamente lo relacionado con algunas propuestas que hemos hecho los trabajadores, relativas a la situación edilicia de los centros de estudio de la ANEP a nivel nacional.

A principios de año, cuando se generó toda la situación conflictiva respecto a los problemas edilicios que había en todos los centros de estudio, como sindicato definimos hacer una propuesta por la positiva. En ese sentido, mantuvimos una serie de entrevistas con autoridades del Codicen, del Ministerio de Transporte y Obras Públicas e, inclusive, con el propio señor Presidente de la República, a quien le hicimos entrega de

estas propuestas de mejoramiento de los centros de estudio a nivel nacional. Nuestras propuestas no estaban relacionadas con denunciar nuestra situación particular, no tenían que ver con una mejora salarial ni nada que se le parezca, sino que trataban de contribuir a resolver los problemas edilicios que existen en una importante cantidad de centros de estudio. Para eso planteamos una serie de propuestas que hoy también trajimos para entregar a los señores Diputados.

Permanentemente en los medios de comunicación escuchábamos acerca de la lentitud que existe por parte del Estado para la refacción de los centros de estudio. Nosotros queremos dejar bien en claro que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas puede evitar todos esos plazos de llamados a licitación, ya que simplemente con la firma de un convenio marco entre el Codicen o la ANEP y el Ministerio de Transporte y Obras Públicas la obra se puede iniciar de forma inmediata. Los plazos que se estaban planteando para los llamados a licitación se podrían evitar sin pasar por arriba de ninguna ley.

También es bueno que tengamos presente -así se lo hicimos saber a las autoridades- que muchas veces se plantea la realización o refacción de los centros de estudio. Ahora, desde nuestro punto de vista -lo decimos porque hace muchos años que trabajamos en estos temas- lo que no se está haciendo es un seguimiento o mantenimiento de los centros de estudio. Por lo tanto, más allá de ese convenio marco que permitiera la refacción de los centros de estudio, también planteamos la posibilidad de estar firmando otro acuerdo, con otras características, para la generación de una plantilla de mantenimiento de todos los centros de estudio. Muchos de los centros de estudio que hoy desarrollan sus actividades no tienen mantenimiento porque el Codicen no cuenta con una plantilla que lo pueda hacer, y el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a través de la Dirección Nacional de Arquitectura y su personal obrero, sí lo puede hacer. Es más: como trabajadores de dicha Dirección estamos nucleados a nivel nacional en todos los departamentos, en la mayoría de los cuales contamos con personal idóneo para llevar adelante esto. Por lo tanto, simplemente con la firma de un convenio pura y exclusivamente para el mantenimiento, también se pueden ir paliando muchas de las situaciones que se vieron a principio de año, cuando algunos centros de estudios no iniciaban sus clases porque, por ejemplo, la cocina tenía problemas con el agua, los baños no funcionaban, o faltaba colocar una chapa o una membrana. Como la organización ya la tenemos, mediante la firma de ese otro acuerdo solo se debería dotar de más recursos humanos a los efectos de que pueda existir una cuadrilla por departamento. En este caso no era necesario tener un capataz general o un arquitecto, pues simplemente con un capataz y entre ocho y diez obreros en las diferentes áreas -albañilería, pintura, sanitaria, electricidad-, se podría estar realizando el trabajo. Entendíamos que era una buena posibilidad ya que desde el Codicen se nos planteaba que no era un tema económico, sino de cómo llevar adelante estos trabajos.

Asimismo planteamos la posibilidad de hacer lo que llamamos "planes de emergencia", que requieren de poco personal y que en corto Plazo se podrían resolver. Hoy, con otros organismos como el INAU tenemos dos grupos de trabajadores que están las 24 horas disponibles para realizar los trabajos. Si se corta la luz o hay problemas de agua, ese equipo va inmediatamente y da una solución. Ese equipo viene funcionando de muy buena manera desde hace muchísimos años. Por lo tanto, entendemos que eso también podría ser otra de las alternativas.

Hace tiempo que estamos en esto y sabemos que si no existe un mantenimiento -por más que se entregue una obra nueva, donde circulan miles de chiquilines por día durante todo el año- siempre algo se deteriora. Si no existe ese equipo de mantenimiento, se van clausurando baños o salones, lo que afecta el normal desarrollo de las clases. Estas cuestiones las hemos planteado en varias oportunidades a las autoridades.

Producto de este trabajo que nosotros realizamos, hace bastante tiempo se firmó un convenio entre el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y el Codicen -es bueno decirlo-, que planteaba la refacción de 44 centros de estudio. El problema es que ese convenio se firmó hace varios meses y, lamentablemente, al día de hoy todavía no se han hecho más de tres escuelas. Entonces, si los recursos están, si el personal existe y si el convenio está firmado, a nosotros nos preocupa que no se realicen los trabajos. No tenemos claro si es un problema burocrático del Ministerio de Transporte y Obras Públicas que no quiere realizar los trabajos -quizás la política pueda ser pasar estos trabajos a empresas privadas- o si es el Codicen el que no define cuáles son los trabajos que se deben estar realizando.

En vista de que no hemos recibido respuesta a nuestros planteos, venimos a la Comisión para dar difusión a esto. Como organización sindical no estamos planteando reclamos por salarios ni una situación conflictiva. Lo que estamos planteando es la posibilidad que tiene el propio Estado de desarrollar a corto plazo un

mejoramiento edilicio de todos los centros de estudio. Simplemente estamos proponiendo alternativas a las autoridades porque los mecanismos existen.

También es bueno decir que la Dirección Nacional de Arquitectura del Ministerio de Transporte y Obras Públicas cuenta a nivel nacional con talleres de carpintería, herrería y cerramientos de aluminio. Tiene talleres ubicados en Montevideo, Paysandú, Rocha -en La Coronilla-, y Tacuarembó. Es decir, tiene toda la infraestructura y maquinaria para realizar los trabajos. A nosotros nos preocupa -porque vivimos en este país y porque nuestros hijos van a las escuelas- que el Estado tenga todos los mecanismos para realizar los trabajos y que, en realidad, no se puedan hacer no sabemos muy bien por qué. No sabemos dónde está el cuello de botella, si en realidad está en el Codicen, en la ANEP, o en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Queríamos trasladar esta preocupación porque deseamos aportar a la solución de esto.

Por otro lado, se ha venido perdiendo un hermoso tiempo durante todo este año. Estamos a mitad de octubre. Implementar algunas obras lleva un proceso de varios días. Después se vienen las vacaciones, y para nosotros es sumamente importante aprovechar las vacaciones de los chiquilines, porque trabajar sin niños es mucho mejor. Inclusive por el tema de los obradores, porque la utilización de los baños por parte de nuestro personal significa una cuestión extra. En cambio, durante el período de vacaciones, cuando no están los niños, se puede habilitar de otra forma, lo que generaría menos gasto.

Trajimos una carpeta que vamos a entregar a los señores Diputados, en la que consta la serie de propuestas que enumerábamos.

Somos conscientes de algunas situaciones. Para llevar adelante estas propuestas nuestro sindicato se compromete a instalar un ámbito, ya sea con el CODICEN, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas o los trabajadores de la educación, para dar seguimiento a los trabajos y que estos se realicen en tiempo y forma. La gente a veces no entiende que los materiales no llegan a tiempo. En la industria de la construcción tener el personal adecuado implica mejora en los tiempos. Para todo ese seguimiento planteamos una Comisión, no para decidir nada, sino para hacer un contralor de las situaciones y que se lleven adelante como corresponden.

Nos llama poderosamente la atención la falta de controles que existen. Hace algunos días en una zona rural de Paysandú, la empresa que se había contratado se fundió y dejó una escuela sin terminar. Entendemos que esas garantías las da el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. La mayoría de las veces, cuando pasa este tipo de situaciones, se apela al Ministerio de Transporte y Obras Públicas para resolver, por la garantía que eso genera.

Somos conscientes de que hay dificultades por la falta de personal técnico en todos los rubros: albañilería, sanitaria y pintura. Por eso proponemos el ingreso de nuevo personal, porque se nos están jubilando algunos compañeros, otros están falleciendo, y la memoria institucional -el traspaso de conocimientos de los viejos compañeros- no se está dando. Eso iría de la mano de estas propuestas que estamos realizando

Hemos tratado de aportar nuestro granito de arena porque vemos que las obras no se atienden de la forma correcta. Lo que se planteó en su momento fue pasar los dineros a la Corporación Nacional para el Desarrollo pero, desde nuestro humilde punto de vista, eso no ha dado la respuesta que se pretendía. No estamos diciendo que todas las obras pasen a la Dirección Nacional de Arquitectura del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, pero entendemos que hay obras que, más allá de que se llame a licitación, las empresas privadas no van a ir. Hay escuelas rurales que no son redituables para las empresas, y ahí es donde para nosotros debería estar el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. En la medida en que los legisladores puedan llevar adelante esta idea, estamos a disposición para aportar como trabajadores lo que entiendan necesario. No vinimos por un reclamo sino a plantear una idea porque, reitero, nos preocupa muchísimo la situación de los centros de estudio que, lamentablemente, todavía no se ha podido resolver.

SEÑOR POZZI.- No es la primera vez que ustedes traen este aporte, pues cuando vinieron hace año dijeron exactamente lo mismo. En aquel momento se estaba en tratativas con el Ministerio e, inclusive, ustedes solicitaron la posibilidad de tomar más gente.

Luego decidiremos cómo gestionar este planteo, pero a la luz de los resultados que se han obtenido sería bueno insistir en alguna definición de parte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas porque la

propuesta de los trabajadores ayudaría a encontrar soluciones.

SEÑORA SILVA.- Estoy muy cercana a este tema porque estuve en la Dirección del Instituto de Formación Docente de Flores -departamento del que provengo- y allí se trabaja -como en todos los departamentos- a través de las Comisiones de Educación. Estas existen en cada departamento y están formadas por jerarcas de los tres niveles: Primaria, Secundaria-, UTU y formación docente. En ellas, con el asesoramiento de una arquitecta, se distribuyen las obras y se hacen las licitaciones. No tenía idea de que el Ministerio hiciera obras. En Flores nunca lo habían hecho. Siempre fue el Codicen el que distribuyó el dinero, pagando el asesoramiento, y un grupo de arquitectos de Montevideo da el visto bueno a las obras. Desde hace tres años es la Corporación la que está asignando obras, realizando las licitaciones y pagando. No sé si eso será fácil de revertir.

La propuesta de ustedes me parece sumamente interesante siempre que en todos los departamentos existan equipos de trabajadores. Lo que más cuesta es el mantenimiento. También pasa muchísimo que las empresas entregan las obras en malas condiciones o con materiales que no eran los requeridos y después no se puede romper lo que está hecho para arreglarlo. Sería ideal contar con un grupo de personas especializadas que dependieran del Ministerio y que este responda por las necesidades.

También es cierto que las escuelas rurales siempre tienen problemas y a veces no es fácil conseguir que una empresa mueva su personal hasta setenta kilómetros por caminos que no están en condiciones. En cambio, el Ministerio sí cuenta con los medios para hacerlo. Por eso creo que la propuesta sería la solución ideal.

SEÑOR NIFFOURI.- Los felicito por la propuesta que es bien interesante en momentos en que falta infraestructura educativa.

Soy de Canelones, he recorrido escuelas y liceos y me parece fundamental el mantenimiento. Aunque se hagan a nuevo, si no existe mantenimiento, las estructuras sufren gran deterioro.

Me gustaría saber qué respuesta recibieron del Poder Ejecutivo.

SEÑOR LARROSA.- Precisamente, apuntamos al mantenimiento. Hemos trabajado en escuelas y liceos y muchas veces las Directoras nos plantean lo burocrático de los trámites. Inclusive, cuando se rompe algo en las instalaciones deben realizar un informe, y cuando se resuelve el problema quizás hay transcurrido uno o dos meses. Nuestra propuesta es que haya un equipo de mantenimiento en el departamento con un capataz y una cantidad determinada de obreros para la respuesta inmediata. Quizás en Montevideo se necesita alguna infraestructura pero en el interior, simplemente con un vehículo, los obreros y sus herramientas, se puede dar respuesta inmediata.

Por otro lado, cuando ingresa la Dirección Nacional de Arquitectura se realiza el trabajo más a conciencia y colaboramos con la propia escuela porque, en algunas oportunidades la Directora solicita algo más allá del trabajo planteado, por ejemplo, blanquear un salón, y nosotros lo hacemos. De esta forma se genera un vínculo con las autoridades que permite resolver problemas que pueden parecer menores pero que para la escuela o el liceo son importantes.

A mucha gente sin conocimiento le parece que si se entrega una escuela o un liceo nuevo, por tres o cuatro años no hay que hacer nada. Ese es un grandísimo error ya que permanentemente hay que hacer mantenimiento -ocurre hasta en nuestras propias casas-, sobre todo, cuando circulan miles de chiquilines diariamente.

Este equipo de trabajo que planteamos no tendría costo ni una inversión elevados. Si se firma hoy un convenio entre el Ministerio y el Codicen, mañana se podría comenzar a trabajar porque no es necesario un llamado a licitación. Además, se viene un período de vacaciones.

Oficialmente, a nosotros no nos llamaron de ninguno de los lugares donde dejamos la propuesta: Presidencia de la República, el Ministerio ni el Codicen. Lo que sabemos es que, colateralmente, a partir de estas propuestas se firmó un convenio por más de cincuenta escuelas, 44 a través de la Dirección de Arquitectura, pero no ha comenzado el trabajo. Vemos con preocupación que el dinero está, el convenio se firmó pero no

comienzan las obras. Seguiremos insistiendo para colaborar con propuestas -que, por supuesto, pueden ser mejoradas- porque nosotros trabajamos en esto y somos conscientes de la situación. Mucha gente que opina no está en la diaria de los trabajadores. Esto es muy importante desde el punto de vista social.

Hemos trabajado en varias escuelas. Recuerdo la de Laureles, en las afueras de Salto, donde había locomoción solo de lunes a jueves y los compañeros que trabajaron allí se quedaban en el salón comunal de Mevir porque no había lugar en la escuela. Apostamos a que, tanto en las capitales departamentales como en las zonas rurales, las escuelas tengan las mismas condiciones. Somos conscientes de que a las empresas privadas mover la maquinaria y el personal más de sesenta o setenta kilómetros de la capital no les resulta redituable desde el punto de vista económico. Es evidente que realizan esos trabajos por dinero pero para la Dirección de Arquitectura y para nosotros eso no tiene fines de lucro.

SEÑOR PRESIDENTE.- Creo que lo que plantearon no va en contra de nadie sino que es complementario con el trabajo de la ANEP y del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Ahora tenemos una oportunidad porque hay nuevas autoridades en la ANEP y ello podría servir para que se rediscutan algunos temas.

Como parlamentarios vamos a tratar de articular alguna solución y enviaremos la versión taquigráfica de esta sesión a las autoridades competentes. Conocemos la calidad de las obras que realizan debido a experiencias personales. Hay que tratar de trabajar para resolver la emergencia edilicia que tenemos a nivel educativo.

Cuenten con nuestro mayor compromiso en ese sentido.

(Se retira de sala la delegación de la Asociación de Obreros de Arquitectura del Ministerio de Transporte y Obras Públicas)

——Habiendo acuerdo, se enviará la versión taquigráfica de esta sesión y la carpeta con la propuesta a Presidencia de la República, al Codicen y al Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Se pasa a considerar el proyecto: "Embarcaciones auxiliares de los cruceros que arriban a la Bahía de Maldonado. (Autorización para el desembarque y embarque de pasajeros)".

Ayer repartimos las modificaciones que se habían propuesto al artículo único.

SEÑOR NIFFOURI.- Estuvimos tratando de estudiar este tema

Por lo que se aduce en la propia exposición de motivos de este proyecto de ley, la modificación que se quiere implementar tiene que ver con los costos. Todos compartimos lo relativo turismo, queremos que haya más cruceros y que todos puedan trabajar de buena manera, pero no creo que lo del costo pase exclusivamente por lo que cobran los "tender" en este caso en particular.

Tenemos una noción de lo que se cobra en la región por este tipo de servicio. Entendemos que si desde el Poder Ejecutivo existe la preocupación por los costos, podrían hacer algo con la tasa de embarque que se cobra por pasajero a los cruceros que llegan al puerto de Punta del Este -que es cinco veces mayor que la del puerto de Montevideo-, bajen o no los pasajeros que vengan en ese buque. O sea que por allí puede pasar también el ahorro de algún gasto, porque creo que siempre se termina cortando por el lugar más fino, en este caso, los trabajadores de bandera uruguaya, que han hecho sus modificaciones.

Acá todos compartimos que se deben cumplir las normas de seguridad y que las lanchas deben tener el confort necesario. Se exige por parte del Ministerio una cantidad importante de cosas que estos "tender" deben tener, pero la verdad es que no creemos que pase por allí el problema. Ante la primera presión de las empresas, no podemos ceder. Sin duda, si los empresarios ganan 10 y pueden ganar 15, van a querer hacerlo. No creemos que esto lleve a que no paren más en un puerto de Uruguay porque es un problema de la región. Nuestro país, con respecto a otros países del área, y nuestro país, en la región, tiene uno los servicios más baratos. No están cobrando algo desmedido. Si bien es un acuerdo entre privados, el Gobierno tiene cómo controlar y exigir que cumplan el servicio como se debe.

No creemos conveniente que esto se vote. Entendemos que se debe mantener la ley tal como está. En caso de alguna excepción que se quiera hacer, en base a que no se han adecuado los servicios que se han planteado, se podría establecer por la vía del decreto.

SEÑOR POZZI.- Nosotros vamos a acompañar este proyecto de ley. Introdujimos algunas modificaciones considerando las propuestas que nos estaban haciendo los lancheros de Maldonado. Ellos no están en desacuerdo con el 50%, pero ponen cierta prioridad dentro de ese orden, que podría regularse mediante la reglamentación del Poder Ejecutivo.

Entonces, a diferencia de lo que se ha planteado, no queremos correr el riesgo de ver si los cruceros van a entrar o no a Maldonado, o si en vez de entrar cien entran cuarenta, porque después el problema no tiene marcha atrás. No queremos correr ese riesgo.

Probablemente haya otros costos para ajustar, no lo dudamos. Puede que sea así, pero no es el caso que nos está ocupando ahora. No conozco muchas de las cosas que los lancheros plantearon el otro día. Cuando vinieron los representantes del Poder Ejecutivo se habló de que los lancheros habían sido consultados. Inclusive, ellos lo dijeron, aunque tal vez varía la fuerza o el ímpetu con el que fueron consultados, o el Ministerio entendió una cosa y ellos otra.

Aceptamos las modificaciones propuestas porque entendemos que tiende a resolver los problemas que hay allí. No tenemos ningún problema en discutir como Comisión, con los lancheros y con la oposición, los otros temas de ajuste tarifario que puedan haber.

Lamentamos no haber logrado un entendimiento en este punto, aunque lo buscamos. No fue posible, y está bien.

SEÑOR NIFFOURI.- No creo que no tenga nada que ver con la discusión algún otro tema que refiera a los costos de la llegada de los cruceros, en este caso en particular al puerto de Punta del Este -si bien estamos haciendo un proyecto para todo el país-, cuando en la propia exposición de motivos se habla de los costos. Yo creo que sí tiene que ver. Si queremos discutir, hagamos una discusión integral, y no solamente una parte del problema.

La tasa de embarque es fundamental. Inclusive, en la exposición de motivos -firmada por el señor Presidente Mujica y por la señora Ministra Kechichián y los señores Ministros Pintado y Fernández Huidobro- se habla del asunto cuando se plantea favorecer para que los costos de escala sean más accesibles.

Otro de los temas que seguimos discutiendo siempre -y que lamentablemente creo que seguiremos discutiendo en esta Comisión- es el que tiene que ver con la reglamentación, porque todos estamos de acuerdo en que se reglamente de la mejor manera, pero después puede no pasar. Siempre queda mucho pendiente en cuanto a la reglamentación. Vamos a estar votando un proyecto que luego será una ley quedará rígida, y hay que ver si después se tienen las distintas mayorías para cambiarla o no. En este momento -ojalá que siga siendo así-, por suerte estamos en una época en que vienen muchos cruceros a nuestro país. Ojalá que siga así -no tenemos porqué pensar que se va a cortar todo esto-, pero hoy o mañana pueden cambiar las condiciones y de pronto viene un crucero al año, y por ley ya quedó establecido el 50%.

Si vienen 300 cruceros, no los van a poder atender los "tender" que están ahora y, por vía de la excepción, claramente los que vienen en los propios cruceros van a poder bajar a sus pasajeros.

Creo que es fundamental estudiar los costos de forma integral, no considerando solamente el servicio que se presta por parte de los "tender".

SEÑOR PRESIDENTE.- Léase el artículo único con las modificaciones formuladas.

(Se lee:)

"Artículo Único.- Agrégase al artículo 1º de la Ley Nº 12.091, de 5 de enero de 1954, los siguientes incisos:- 'Para el transporte de pasajeros (desembarque y embarque) de los cruceros que arriban a nuestro país, podrán

utilizarse las embarcaciones auxiliares de bandera extranjera del buque, siempre y cuando su número no supere el 50% (cincuenta por ciento) de las necesarias para dicho transporte. Las demás embarcaciones deberán ser de bandera nacional.- El Poder Ejecutivo reglamentará las condiciones exigibles a las embarcaciones que se ofrezcan para ser utilizadas en este servicio, procurando priorizar aquellas embarcaciones de bandera nacional, considerando un estándar mínimo común que sea compatible con la seguridad de los pasajeros y con otros aspectos relacionados con la operativa pertinente y naturaleza específica de la prestación que se brinde'".

——Si no se hace uso de la palabra, se va a votar el proyecto con las modificaciones propuestas.

(Se vota)

——Tres en cinco: AFIRMATIVA.

Corresponde elegir al miembro informante del proyecto. Propongo al señor Diputado Pozzi.

(Apoyado)

SEÑOR NIFFOURI.- Más allá de que se haya votado el proyecto, sería conveniente agotar las instancias y tratar de llegar a una buena solución en este tema. Tal vez exista la posibilidad de introducir alguna modificación antes de que este proyecto se vote en el plenario a los efectos de que pueda ser aprobado por unanimidad. Digo esto para ser más específicos en todo lo que tiene que ver con la reglamentación. Quizás por ese lado se pueda llegar a la unanimidad.

SEÑOR POZZI.- Nosotros vamos a seguir agotando instancias para que el proyecto tenga los mayores consensos.

Más allá de las consideraciones del señor Diputado Niffouri -que yo puedo compartir-, hay un problema que es real, y que creo que lo conocen todos los actores que están en esto, inclusive los lancheros. Es un hecho real que las líneas de cruceros manifestaron por carta su intención de dejar de arribar al puerto de Punta del Este si no se llegaba a una solución en este tema. Creo que esto es parte de por qué los compañeros de las lanchas admiten que el 50% hay que negociarlo, aunque tengan cierta prioridad. Ellos saben que hubo una cuestión formal de los operadores de cruceros, que hicieron hincapié en ese tema. De cualquier forma, nosotros vamos a seguir buscando la vuelta al proyecto, hasta que se vote, para tratar de conseguir las mayores prevenciones para que el trabajo uruguayo sea defendido, porque nos interesa, por muchas cosas que ellos mismos dijeron, que son reales.

Seguiremos en esta búsqueda y mantendremos informada a la oposición de todos los avances que podamos tener en este aspecto. Reglamentariamente, por cómo vienen los tiempos y por diferentes problemas que tuvimos, no pudimos concretar una reunión formal para buscar otro acercamiento.

SEÑOR PRESIDENTE.- Yo hablé telefónicamente con el Director Felipe Martín, quien en este momento se encuentra en España, por una actividad propia del Ministerio. En ese sentido, el compromiso del Ministerio fue la defensa del trabajo nacional. Como Ente regulador, el Ministerio iba a intervenir en caso de que se dieran ciertas problemáticas que nosotros les trasladamos en función de lo que nos trasladaron los lancheros. Inclusive, me pidió que les transmitiera a ellos el compromiso de que el Ministerio no iba a hacer otra cosa que defender el trabajo nacional dentro del marco de flexibilización que se estaba dando en función de una reglamentación que existía desde el año 1990. En realidad lo que se estaba haciendo era adecuar la ley a una reglamentación que, de hecho, ya estaba funcionando de esa manera. Por ese lado creo que es importante.

Por otro parte, estoy de acuerdo con lo manifestado por el señor Diputado Pozzi. Inclusive agregaría que si hay algún tipo de planteo de redacción concreta que se pueda acercar a la Comisión con respecto a la especificidad de la norma, bienvenida será. Nosotros también estamos a disposición para considerarla de manera concreta. Me parece que también es importante dejarlo establecido en la versión taquigráfica.

(Diálogos)

——Corresponde considerar el proyecto de ley de normas varias de aporte a la ley de tránsito y seguridad vial en el territorio nacional. Ayer se planteó votarlo desglosando el artículo 6º, para el cual el Ministerio acaba de enviar modificaciones.

SEÑOR NIFFOURI.- Todos estamos de acuerdo en que debe modificarse el artículo 6º. Solicitamos que se reparta ese sustitutivo y que el proyecto se considere como primer punto del orden del día de la próxima sesión.

SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo acuerdo, así se hará.

Se levanta la reunión.